



Bjorn Blokzijl
3 maart 2015

Maximaal profiteren

Een lage bijtelling was de afgelopen jaren de sleutel tot succes op de Nederlandse automarkt. Auto's als de Mitsubishi Outlander PHEV en Volvo V60 Plug-In Hybrid gingen als warme broodjes over de toonbank, enkel om het feit dat de theoretische uitstoot dusdanig laag is dat slechts 7% bijtelling gold. Ford wil hiervan maximaal profiteren en nam een kijkje in het gamma aan de andere kant van de grote plas. In de Verenigde Staten wordt een 'C-Max-met-stekker' namelijk al een aantal jaren verkocht en niet zonder succes. De auto werd wat aangepast aan de Europese smaak en wordt nu op de Nederlandse markt ingezet. Wij reden de C-Max Plug-In Hybrid om uit te vinden of hij genoeg in huis heeft om het hoofd te bieden tegen de steeds verder uitdijende groep concurrenten.



Chique, ook zonder facelift

De huidige generatie C-Max werd in 2011 geïntroduceerd. Eind vorig jaar werd hij bijgepunkt, waarbij de nieuwe neus het meest in het oog springt. In de Verenigde Staten laten ze de facelift aan zich voorbij gaan, waardoor de Plug-In Hybrid nog het 'oude' uiterlijk heeft. Toch is de auto duidelijk onderscheidend van zijn niet-hybride broeders. Net als bij de Focus Electric is de grille voorzien van verchromde lamellen. Dit zorgt voor een chiquere uitstraling. Het tweede verschil is de aanwezigheid van de aansluiting van de laadstekker. Net als bij de eerder genoemde Focus zit deze op het linker voorspatbord. Ontgrendel je de auto of doe je de stekker er in, dan geven de led-lampjes in de ring rond de opening aan welk percentage elektriciteit er nog in het accupakket aanwezig is. Ben je in de markt voor een 'normale' C-Max, dan kun je kiezen uit allerlei optiepakketten en diverse accessoires. Naar oud Fordgebruik (de T-Ford was in alle kleuren te bestellen, maar je kreeg altijd een zwarte) is de C-Max Plug-In Hybrid enkel in de meest luxe uitvoering te verkrijgen. Voor €34.995 krijg je een Titanium Plus waarbij de grote lichtmetalen velgen, parelmoerlak, het grote glazen dank en de vele chromen details standaard zijn. Ondanks dat de

Ford C-Max Plug-In Hybrid Titanium Plus

zeven-procent-auto niet meeprofiteert van de facelift, ziet hij er in deze uitvoering wel strak en modern uit.



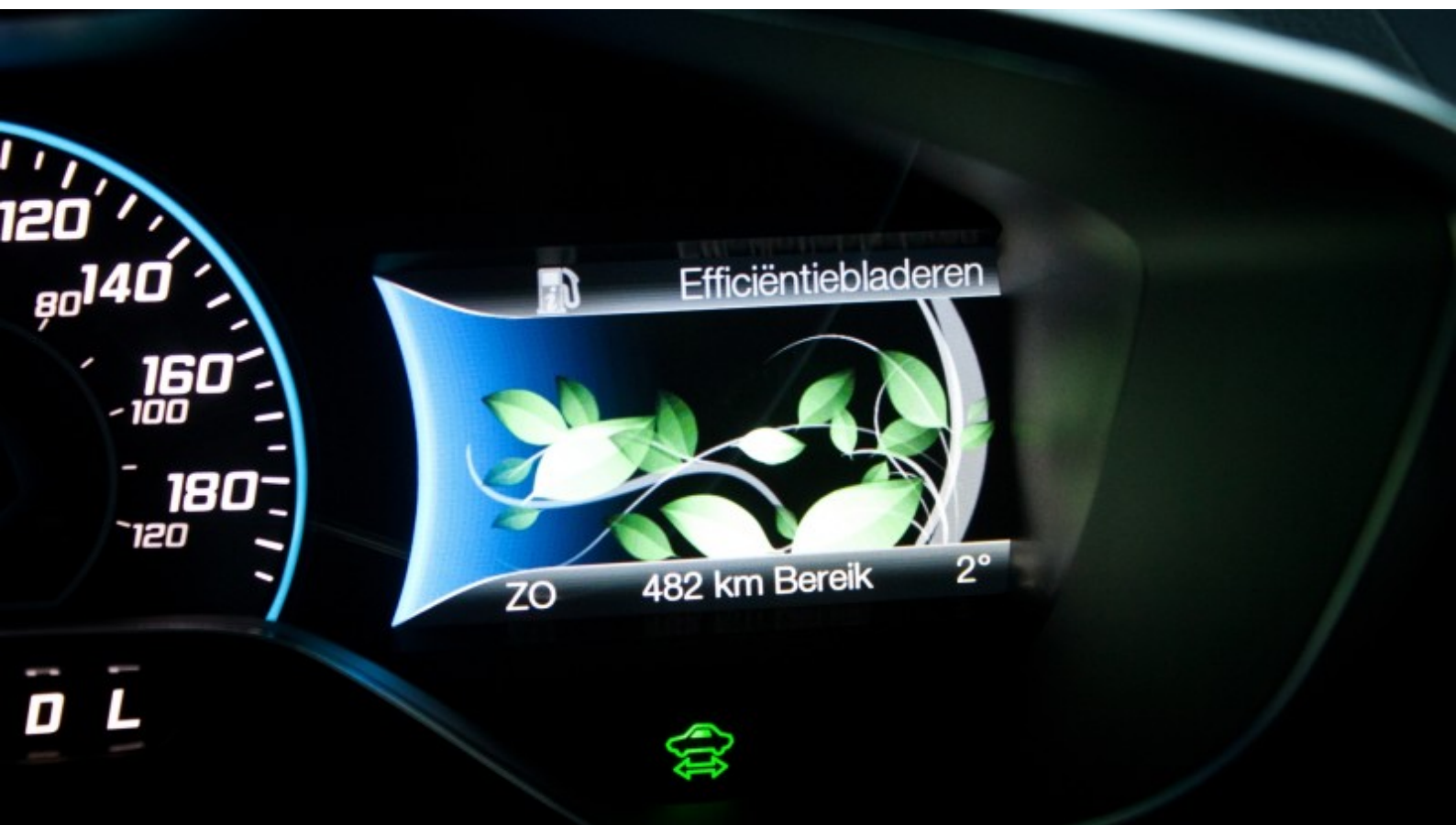
Sync 2.1

Er was Æ©Æ©n grote gemene deler in de testverslagen van Fords van de afgelopen jaren: het kleine schermje van Sync en de knoppenbrij ter bediening van dat systeem. In de nieuwste Focus maakten we al kennis met Sync 2.0. Door toepassing van een 8 inch groot touchscreen kon het aantal knoppen drastisch worden teruggebracht. In de C-Max Plug-In Hybrid is het systeem voor 95% gelijk aan dat van de Focus.

Toegevoegd is de mogelijkheid te zien waar de energie uit het accupakket voor wordt gebruikt. Dit maakt je er attent op dat bijvoorbeeld de climate control een behoorlijk energieslurper is. Ook is via dit scherm aan te geven wanneer geladen moet worden als de auto is ingeplugd in een laadpaal of aan het stopcontact thuis. Van deze optie is veelvuldig gebruik gemaakt. Zo scheelt het in de kosten als de accu wordt geladen wanneer 's nachts het daltarief geldt. Omdat de Plug-In Hybrid full-option wordt afgeleverd, ontbreekt het je in het interieur niet aan luxe. Leer, climate control,

Ford C-Max Plug-In Hybrid Titanium Plus

verwarmbare stoelen en een fijne geluidsinstallatie is een greep uit de ruime standaarduitrusting. Enkel aan de klokken is te zien dat de auto zijn roots heeft in het land van Uncle Sam: in de snelheidsmeter is een ring aangebracht met daarop een verdeling in mijlen. Tot en met de achterbank is deze C-Max gelijk aan alle andere C-Max'en. Er is ruim plek voor lijf en leden van de bestuurder en bijrijder. Ook op de achterbank is bovengemiddeld veel ruimte. Daarachter openbaart zich het grootste nadeel van de auto. Omdat bij de ontwikkeling van de auto niet is gerekend op een elektrische aandrijflijn, is het accupakket niet weggewerkt onder de auto - zoals bij bijvoorbeeld de Golf GTE wel het geval is. Hoewel er een vlakke laadvloer is ontstaan en er plek is ingeruimd voor de laadkabels, blijft de maximale ruimte onder het afdekzeil beperkt tot 200 liter. Voor de wekelijkse boodschappen is het voldoende, maar wil je op vakantie met het gezin, dan zullen de enige opties die beschikbaar zijn - dakreling en een dakkoffer - moeten worden aangevinkt.



On-Amerikaans

De plaatsing van het accupakket deels achter de achteras is nauwelijks te merken in



Ford C-Max Plug-In Hybrid Titanium Plus

het weggedrag. Enkel als je een op- of afrit van de snelweg met een hogere snelheid neemt, voel je de achterkant iets 'drukken'. Ondanks dat de auto in de Verenigde Staten van de band loopt, is het weggedrag niet typisch Amerikaans. Deinen en een oncommunicatief rij- en stuurgedrag is de C-Max onbekend. Qua onderstelafstemming is er nauwelijks een verschil te merken met een C-Max met enkel een benzinemotor. Door het hogere gewicht - het verschil is bijna 500 (!) kilogram - is de vering zelfs nog wat stugger. Vooral op drempels merk je dat de veerwegen wat korter zijn. Hierdoor merk je ook in bochten niks van de extra kilo's. Sturen gaat met de precisie en het gevoel dat we van Ford gewend zijn: elke sturbeweging wordt omgezet in een beweging van de voorwielen, zonder daarbij nerveus te worden. Oneffenheden in het wegdek worden gefilterd, maar wel voldoende doorgegeven via het stuurwiel. Door het forse gewicht is gekozen voor een tweeliter benzinemotor, in plaats van de alom geprezen 1.0 met turbo. Is het accupakket leeg of kies je er voor om enkel de brandstofmotor te gebruiken, dan gaat de auto ruim voldoende van zijn plek. Ondanks het gewicht van 1.725 kilo zorgen de 137 paarden van de benzinemotor voor een behoorlijke versnelling. De rappe acceleratie is duidelijk het gevolg van de verhoudingen van de CVT; de topsnelheid is 'slechts' 164 kilometer per uur. Nadeel van gebruik van een CVT - die bijvoorbeeld ook te vinden is in de Toyota Auris is het gierende geluid van onder de motorkap.



Efficiëntiebladeren

Dat de C-Max een gemiddeld verbruik van 2 liter per 100 km en een CO₂-uitstoot van slechts 46 gram per kilometer moet kunnen halen, komt door toevoeging van een 120 pk sterke elektromotor. Gecombineerd levert de aandrijflijn een maximumvermogen van 185 pk. Rijd je enkel op de elektromotor, dan is het uiteraard aangenaam stil in het interieur. Zoals bij alle andere plug-in hybrides is de fabrieksopgave qua verbruik in de praktijk enkel haalbaar als je niet meer dan 50 kilometer op een dag rijdt en er altijd voor zorgt dat het accupakket volledig vol is als je gaat rijden. In de praktijk kun je zo'n 35 kilometer op een 'lading' rijden. Na 871,5 kilometer met de C-Max slikt de benzinetank 42,29 liter. Dit resulteert in een gemiddeld verbruik van 4,9 liter per 100 kilometer. Het aandeel elektrische kilometers tijdens de testperiode was 297,4 kilometer. Dit is behaald door zo vaak mogelijk te laden aan een laadpaal of het stopcontact thuis. Tijdens het rijden zo optimaal mogelijk te rijden: zoveel mogelijk energie regenereren bij het afremmen, voorzichtig accelereren en elektrisch te rijden in de file. Ben je volgens Ford goed bezig, dan spaar je steeds meer 'efficiëntiebladeren' op het schermje rechts naast de snelheidsmeter. Hoewel het wat kinderachtig lijkt,

doe je toch moeite om zoveel mogelijk bladeren aan de tak te krijgen.



Succes met een probleem

Hoewel er steeds meer auto's met een lage uitstoot op de Nederlandse markt worden geïntroduceerd, zijn de meeste vrij prijzig. Hierdoor zijn ze enkel voor de zakelijke markt attractief. Door de lage bijtelling betaal je voor privégebruik van de leaseauto aanzienlijk minder dan voor een zelfde type auto met enkel een benzine- of dieselmotor. Groot voordeel van de Ford C-Max Plug-In Hybrid is de relatief lage prijs. Bijna 35 mille is een hoop geld, maar de auto is dan wel voorzien van alle luxe die je verlangt en misschien zelfs meer dan dat. Vergelijk je hem met een C-Max 1.6 EcoBoost (150 pk) met een gelijke uitrusting, dan is de plug-in hybride zelfs goedkoper. Neem je regelmatig veel mensen en hun bagage mee, dan is de beperkte bagageruimte een serieus nadeel. Altijd rijden met een dakkoffer is niet wat je wilt bij een auto als deze. Verlang je alleen bij een vakantie meer dan 200 liter, dan is het overkomelijk. Dat de C-Max een doorslaand succes gaat worden, is geen vraag. Toch is er een probleem. Voor komend jaar zijn er naar verwachting niet meer dan 1.500



Ford C-Max Plug-In Hybrid Titanium Plus

exemplaren beschikbaar. Volgend jaar is de bijtelling 15% en is het nettobedrag dus een stuk hoger. Als Ford Nederland er nog meer los kunnen peuteren bij de fabriek, kan de C-Max wel eens de best verkopende auto van dit jaar gaan worden.

Plus

- + Soepele aandrijflijn
- + Lage bijtelling en relatief lage prijs
- + Ruime uitrusting

Min

- Zeer beperkte bagageruimte
- Zwaargewicht
- Ietwat stug